



Roj: **STS 335/2020 - ECLI:ES:TS:2020:335**

Id Cendoj: **28079119912020100002**

Órgano: **Tribunal Supremo. Sala de lo Civil**

Sede: **Madrid**

Sección: **991**

Fecha: **12/02/2020**

Nº de Recurso: **469/2017**

Nº de Resolución: **99/2020**

Procedimiento: **Recurso de casación**

Ponente: **PEDRO JOSE VELA TORRES**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Resoluciones del caso: **SAP BI 2490/2016,**
STS 335/2020

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Civil

PLENO

Sentencia núm. 99/2020

Fecha de sentencia: 12/02/2020

Tipo de procedimiento: CASACIÓN E INFRACCIÓN PROCESAL

Número del procedimiento: 469/2017

Fallo/Acuerdo:

Fecha de Votación y Fallo: 29/01/2020

Ponente: Excmo. Sr. D. Pedro José Vela Torres

Procedencia: AUD.PROVINCIAL DE VIZCAYA SECCION N. 4

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. M^a Teresa Rodríguez Valls

Transcrito por: MAJ

Nota:

CASACIÓN E INFRACCIÓN PROCESAL núm.: 469/2017

Ponente: Excmo. Sr. D. Pedro José Vela Torres

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. M^a Teresa Rodríguez Valls

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Civil

PLENO

Sentencia núm. 99/2020

Excmos. Sres. y Excma. Sra.

D. Francisco Marín Castán, presidente

D. Antonio Salas Carceller



D. Francisco Javier Arroyo Fiestas

D. Ignacio Sancho Gargallo

D. Rafael Sarazá Jimena

D. Pedro José Vela Torres

D.^a M.^a Ángeles Parra Lucán

D. José Luis Seoane Spiegelberg

D. Juan María Díaz Fraile

En Madrid, a 12 de febrero de 2020.

Esta sala ha visto, constituida en Pleno, ha visto el recurso extraordinario por infracción procesal y el recurso de casación interpuestos por Megabiaga S.L., representada por el procurador D. Argimiro Vázquez Guillén, bajo la dirección letrada de D. Urbano Rubio Lavedán, contra la sentencia núm. 652/2016, de 1 de diciembre, dictada por la sección 4.^a de la Audiencia Provincial de Vizcaya, en el recurso de apelación núm. 547/2016, dimanante de las actuaciones de juicio ordinario núm. 590/2015 del Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Bilbao. Sobre transporte terrestre de mercancías. Ha sido parte recurrida Royal & Sun Alliance Insurance PLC, sucursal en España, representada por la procuradora D.^a Mónica de la Paloma Fente Delgado y bajo la dirección letrada de D.^a Anna Mestre Ruíz.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Pedro José Vela Torres.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- *Tramitación en primera instancia*

1.- La procuradora D.^a Amalia Rosa Sáenz Martín, en nombre y representación de Royal & Sun Alliance Insurance PLC, sucursal en España, interpuso demanda de juicio ordinario contra Megabiaga S.L. y Reale Seguros Generales S.A. en la que solicitaba se dictara sentencia:

«por la que estimando la presente demanda en su totalidad:

»(i) Condene a MEGABIAGA S.L. al pago del importe de SEISCIENTOS NOVENTA Y OCHO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y SIETE euros (698.847,00€) más los intereses legales que correspondan, y todo ello con expresa condena en costas y con carácter solidario y alternativamente subsidiario.

(ii) (ii) Condene a REALE SEGUROS GENERALES. S.A. al pago de los daños causados hasta el límite pactado en las pólizas de seguro de aplicación y todo ello junto con los intereses legales correspondientes y con expresa condena en costas.»

2.- La demanda fue presentada el 30 de julio de 2015 y repartida al Juzgado, se registró con el núm. 590/2015. Una vez admitida a trámite, se emplazó a las partes demandadas.

3.- La procuradora D.^a Begoña Urizar Arancibia, en representación de Megabiaga S.L., contestó a la demanda mediante escrito en el que solicitaba:

«[...] dictar sentencia por la que se desestime la demanda en base a la excepción previa de falta de legitimación activa de la parte actora, y, subsidiariamente, de no estimarse la citada excepción, se declare que la cantidad que se habría de pagar a la actora por la pérdida de la mercancía sería la de 425.999,52 €, y no la que se reclama en la demanda».

4.- El procurador D. Germán Apaetegui Carasa, en representación de Reale Seguros Generales S.A., contestó a la demanda mediante escrito en el que solicitaba:

«[...] acuerde dictar sentencia en su día:

»a) por la que se desestime la demanda en base a la excepción previa de falta de legitimación activa de ROYAL SUN o en base a la alegada falta de legitimación pasiva de REALE SEGUROS.

»b) Subsidiariamente, de no estimarse alguna de las citadas excepciones, se declare que, por concurrencia de dos seguros de daños, la cantidad máxima a la que deberá hacer frente mi representada es el 7,5% de los daños reales e indemnizables.



»c) Subsidiariamente, de no considerarse que la póliza de Reale lo es de responsabilidad civil de sus aseguradas MEGABIAGA DE MÉXICO, S.A. de C.V. y TRINITY INDUSTRIES DE MÉXICO, S.R.L. de C.V., declare que la cantidad máxima a la que deberá hacer frente mi representada es la de 4.788 euros.

»d) En todo caso, condene a la demandante Royal Sun al pago de las costas legales ocasionadas a mi representada».

5.- Por auto de fecha 13 de enero de 2015, se homologó el acuerdo transaccional alcanzado entre la parte demandante Royal Sun Alliance Insurance PLC y la codemandada Reale Seguros Generales S.A.

6.- Tras seguirse los trámites correspondientes, el Magistrado-juez del Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Bilbao dictó sentencia n.º 163/2016, de 3 de mayo, con la siguiente parte dispositiva:

«1.- ESTIMAR PARCIALMENTE la demanda formulada por la procuradora Sra. Amalia Rosa Sáenz Martín, en nombre y representación de RSA, frente a la entidad MEGABIAGA, S.L., representada por el procurador Sr. Begoña Urizar Arancibia.

»2.- CONDENAR a la entidad MEGABIAGA, S.L. en los términos del fundamento de derecho tercero último párrafo.

»3.- Cada parte abonará las costas causadas a su instancia y las comunes por mitad».

SEGUNDO.- *Tramitación en segunda instancia*

1.- La sentencia de primera instancia fue recurrida en apelación por la representación de Royal & Sun Alliance Insurance PLC, Sucursal en España.

2.- La resolución de este recurso correspondió a la sección 4.ª de la Audiencia Provincial de Vizcaya, que lo tramitó con el número de rollo 547/2016 y tras seguir los correspondientes trámites, dictó sentencia en fecha 1 de diciembre de 2016, cuya parte dispositiva establece:

«Que estimando el recurso de apelación interpuesto por ROYAL & SUN ALLIANZ INSURANCE PLC SUCURSAL EN ESPAÑA, representada por la Procuradora Dña. Amalia Rosa Sáenz Martín, contra la sentencia dictada el 3 de mayo de 2016 por el Juzgado de lo Mercantil nº 2 de los de Bilbao, en los autos de Procedimiento Ordinario nº 590/15, DEBEMO REVOCAR Y REVOCAMOS la misma en el sentido de que estimando la demanda interpuesta contra Megabiaga SL debemos condenar y condenamos a la demandada a que abone a la actora la cantidad de TRESCIENTOS NOVENTA Y OCHO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y SIETE EUROS (398.847 euros), más los intereses legales y con expresa imposición de las costas procesales causadas en la primera instancia a la demandada y sin pronunciamiento de las causadas en esta alzada».

TERCERO.- *Interposición y tramitación del recurso extraordinario por infracción procesal y recurso de casación*

1.- La procuradora D.ª Begoña Urizar Arancibia, en representación de Megabiaga S.L., interpuso recurso extraordinario por infracción procesal y recurso de casación.

Los motivos del recurso extraordinario por infracción procesal fueron:

«Primero.- Al amparo del artículo 469.1.2º de la LEC, por incurrir la sentencia recurrida en infracción de las normas procesales reguladoras de la sentencia, que se concreta en la infracción de los deberes de motivación de las sentencias ex artículo 218 LEC.

»Segundo.- Al amparo del artículo 469.1.4º de la LEC, por infracción de las normas del ordenamiento jurídico y de la jurisprudencia, al haberse infringido los artículos 218.2, 317, 319 y concordantes de la LEC y el artículo 24 de la Constitución, al vulnerar el principio de tutela judicial efectiva.

»Tercero.- Al amparo del artículo 469.1.4º LEC, por incurrir la sentencia recurrida en una vulneración de los derechos fundamentales reconocidos en el artículo 24 de la Constitución, que se concreta en el derecho a obtener la tutela judicial efectiva y a no sufrir indefensión, al haberse infringido los artículos 218.2 de la LEC y 120.3 de la Constitución en relación con el deber de motivación de las sentencias».

Los motivos del recurso de casación fueron:

«Único.- Al amparo del apartado primero del artículo 477 de la Ley de Enjuiciamiento Civil por infracción de normas aplicables para resolver las cuestiones objeto del proceso, y en concreto del artículo 61 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías».

2.- Las actuaciones fueron remitidas por la Audiencia Provincial a esta Sala, y las partes fueron emplazadas para comparecer ante ella. Una vez recibidas las actuaciones en la Sala y personadas las partes por medio de los procuradores mencionados en el encabezamiento, se dictó auto de fecha 22 de mayo de 2019, cuya parte dispositiva es como sigue:



«1º) Admitir el recurso de casación interpuesto por la representación procesal de Megabiaga S.L. contra la sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Bizkaia (Sección Cuarta) de fecha 1 de diciembre de 2016, en el rollo de apelación n.º 547/2016 dimanante de los autos de juicio ordinario n.º 590/2015, del Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Bilbao.

»2º) No admitir el recurso extraordinario por infracción procesal interpuesto por la representación procesal antes mencionada.

»3º) Imponer a la parte recurrente las costas derivadas del recurso extraordinario por infracción procesal y la pérdida del depósito correspondiente a dicho recurso».

3.- Se dio traslado a la parte recurrida para que formalizara su oposición, lo que hizo mediante la presentación del correspondiente escrito.

4.- Por providencia de 16 de septiembre de 2019 se nombró ponente al que lo es en este trámite y se acordó resolver el recurso sin celebración de vista, señalándose para votación y fallo el 31 de octubre de 2019, en que tuvo lugar una primera deliberación en la que los miembros de la Sección acordaron proponer al presidente de la Sala que el asunto se elevara a Pleno.

5.- Mediante providencia de 11 de noviembre de 2019 se avocó el conocimiento del recurso al Pleno de la Sala y se señaló para tal fin el día 22 de enero de 2020, si bien por licencia por estudios de los magistrados D. Ignacio Sancho Gargallo y D. Rafael Sarazá Jimena, se suspendió el señalamiento y se volvió a señalar para el día 29 de enero de 2020, en que ha tenido lugar. En la deliberación, votación y fallo no intervino el magistrado D. Eduardo Baena Ruiz, por encontrarse con licencia.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- *Resumen de antecedentes*

1.- El 1 de enero de 2013, Gamesa Eólica S.L.U. (GEOL) concertó un contrato con la empresa transportista Megabiaga S.L. para el transporte terrestre de unos aerogeneradores.

En la cláusula quinta del contrato, denominada «Garantías» pactaron lo siguiente (en el contrato, Megabiaga es denominada «el proveedor»):

«El proveedor garantiza a GEOL que los servicios se prestarán conforme a la normativa vigente de aplicación, así como conforme a las especificaciones o instrucciones que GEOL le haya transmitido.

»El proveedor indemnizará a GEOL de toda pérdida, responsabilidad económica o multa derivada directamente de un incumplimiento de la normativa legal vigente por parte del personal del proveedor o por el personal de sus subcontratas que ejecuten los servicios.

»Asimismo, el proveedor será responsable de todas las pérdidas o daños que se produzcan en los bienes entregados por GEOL para su transporte por Megabiaga.

»Con el fin de tener cubiertas todas las responsabilidades que se deriven frente a GEOL y frente a cualquier tercero de la ejecución de los servicios objeto del presente contrato, el proveedor tiene concertada, en vigor y mantendrá durante toda la vigencia del contrato, una póliza de responsabilidad civil que cubra los riesgos detallados en la presente cláusula, por un importe mínimo de 2.000.000 €».

2.- El 1 de agosto de 2014, durante la realización del transporte de una estructura metálica de 70 Tm, denominada «nacelle», que alberga la parte principal de un aerogenerador sobre la que se montan los diferentes elementos, el camión con cabeza tractora y con doble remolque que lo llevaba a cabo se salió de la calzada y volcó.

El camión circulaba a velocidad excesiva, su conductor invadió el carril contrario y al intentar volver al sentido correcto se desprendieron ambos remolques, que quedaron volcados sobre su lateral izquierdo, junto con la carga, que quedó destruida.

3.- Gamesa tenía contratada una póliza de seguro de daños en la mercancía con la compañía Royal & Sun Alliance Insurance PLC (en adelante, RSA).

En cumplimiento de dicho contrato, RSA indemnizó a Gamesa en 698.847 €, como consecuencia de los daños y perjuicios sufridos por la destrucción de la «nacelle».

4.- RSA interpuso una demanda de juicio ordinario contra Megabiaga y Reale Seguros Generales, en la que ejercitó la acción de subrogación del art. 43 de la Ley de Contrato de Seguro (LCS) y reclamó el pago de 698.847 €.



4.1.- En su contestación a la demanda, Megabiaga solicitó que, de no estimarse la excepción de falta de legitimación activa de la demandante, se declarase que la cantidad que se habría de pagar por la pérdida de la mercancía sería la de 425.999,52 €.

4.2.- Durante el transcurso del pleito, RSA y Reale llegaron a una transacción, homologada judicialmente, por la que Reale indemnizó a RSA en 300.000 €. Por lo que el juicio siguió exclusivamente contra Megabiaga, por la diferencia.

5.- La sentencia dictada por el juzgado estimó en parte la demanda, y ante la falta de prueba efectiva sobre el importe económico del daño, lo cifró en los 300.000 € ya recibidos por la demandante.

6.- RSA interpuso recurso de apelación contra dicha sentencia, que fue estimado por la Audiencia Provincial, que condenó a Megabiaga a indemnizar a RSA en 398.847 €, con sus intereses legales. En lo que ahora importa, consideró que no operaba ningún límite de responsabilidad, en virtud de lo pactado expresamente por las partes en el contrato de transporte, como permiten los arts. 46.2 y 61.3 de la Ley de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (en adelante, LCTTM).

7.- Megabiaga ha interpuesto recurso de casación contra la sentencia de la Audiencia Provincial, que ha sido admitido; y recurso extraordinario por infracción procesal, que no fue admitido.

SEGUNDO. - *Recurso de casación. Planteamiento*

1.- El recurso de casación se desarrolla en un único motivo, formulado al amparo del art. 477.3 LEC, por existencia de jurisprudencia contradictoria de las Audiencias Provinciales. En el motivo se denuncia la infracción del art. 61.3 LCTTM.

2.- En el desarrollo del motivo, la parte recurrente argumenta, resumidamente, que la regla general es la aplicación del límite legal de responsabilidad previsto en el art. 57 LCTTM y la excepción su inaplicación. La sentencia recurrida interpreta incorrectamente el art. 61.3 LCTTM, puesto que admite que se pacte no respetar los límites de responsabilidad, pero sin hacer una declaración especial de valor, ni pagar un suplemento del precio del transporte.

En la cláusula que, según la Audiencia Provincial, se acordó el exceso del límite de indemnización, no consta tal pacto, sino que se impone al transportista el pago del total de las pérdidas o averías.

3.- En su oposición al recurso de casación, la parte recurrida solicita su inadmisión, por falta de interés casacional. Sin embargo, dicha pretensión no puede ser atendida, desde el mismo momento que no existe jurisprudencia de esta sala sobre la cuestión jurídica controvertida, ni hemos interpretado todavía el art. 61.3 LCTTM.

TERCERO. - *Los límites de responsabilidad en el transporte*

1.- Desde las primeras legislaciones internacionales en materia de transportes, se viene considerando que el endurecimiento de las responsabilidades de los transportistas no supone necesariamente una mayor protección de los usuarios de los servicios, ya que la eficacia de tales regímenes de responsabilidad deviene inútil en caso de insolvencia del porteador.

Por ello, el sistema que se ha acabado imponiendo en la mayoría de los ámbitos del Derecho del transporte, para lograr un equilibrio entre los intereses concurrentes en la operación de transporte, es el de limitar la cantidad por la que debe responder el transportista en caso de daño a las mercancías.

En la actualidad, tanto en los tratados internacionales, como en la mayoría de las normativas nacionales, entre ellas la española, se ha instaurado un sistema de limitación que pretende fijar una cantidad razonable de indemnización, según un criterio que suele ser el del peso de la carga.

2.- Además, con la limitación de responsabilidad del porteador se pretende, ante todo, hacerla asegurable a un precio asumible, sin multiplicar el riesgo empresarial de las compañías de transporte. De hecho, en la mayoría de los casos la introducción, bien por vía legal o convencional, de la limitación de responsabilidad del porteador se produce en un primer momento a cambio de un abaratamiento de la tarifa del precio del transporte.

3.- Asimismo, la fijación de un límite preciso y apriorístico de indemnización facilita enormemente la valoración del riesgo que corre el porteador y, derivativamente, el cálculo de la prima del seguro.

De este modo, la limitación de responsabilidad del porteador constituye una fórmula de reparto de los riesgos de la operación entre las partes que produce efectos beneficiosos en la economía del contrato, tanto desde la perspectiva del transporte en sí, como de su aseguramiento.

4.- En sentido estricto, los límites cuantitativos son limitaciones de la deuda indemnizatoria y no una limitación de la responsabilidad del porteador. Para que se apliquen tales límites, previamente el porteador debe ser declarado responsable, ya sea por pérdida, daño, retraso, falta de entrega, entrega errónea o entrega de la mercancía de manera diferente a lo pactado. Una vez declarada la responsabilidad, debe valorarse el daño causado. Y, por último, se establecerá la condena a indemnizar hasta el límite máximo que resulte tras la aplicación de las reglas de limitación de responsabilidad establecidas por la legislación internacional o nacional aplicable; o, su menor valor, si no alcanza tales límites.

CUARTO.- *El límite de responsabilidad en la LCTTM. Excepciones. El art. 61 LCTTM y sus antecedentes en la normativa internacional y nacional de transportes*

1.- Según declaramos en la sentencia 382/2015, de 9 de julio, una de las cuestiones nucleares de la LCTTM es el régimen de la responsabilidad del porteador por los daños que puedan sufrir las mercancías o por el retraso en su entrega, a que se refieren los arts. 46 a 63, que recogen, en lo esencial, el régimen de responsabilidad del porteador previsto en el Convenio CMR para el transporte internacional de mercancías por carretera.

Los límites constituyen una excepción al principio general de nuestro Derecho Civil, según el cual el deudor debe indemnizar todo el daño causado (art. 1106 CC), que se entiende justificada por las consideraciones que hemos expresado en el fundamento anterior.

2.- Respecto de la regla general de imperatividad en la regulación de la responsabilidad del porteador que establece el art. 46 LCTTM, se hace una excepción, en favor de la autonomía contractual de las partes, mediante la posibilidad de pactar en el contrato cantidades máximas distintas a las que resultan de aplicar las fórmulas legales de cálculo, según previene el art. 61 LCTTM, que dice:

«Artículo 61. Declaración de valor y de interés especial en la entrega.

»1. El cargador puede declarar en la carta de porte, contra el pago de un suplemento del precio del transporte a convenir con el porteador, el valor de las mercancías, que sustituirá al límite de indemnización previsto siempre que sea superior a él.

»2. Igualmente el cargador puede declarar en la carta de porte, contra el pago de un suplemento del precio del transporte a convenir con el porteador, el montante de un interés especial en la entrega de las mercancías, para los casos de pérdida, avería o retraso en la entrega. La declaración permitirá reclamar, con independencia de la indemnización ordinaria, el resarcimiento de los perjuicios que pruebe el titular de las mercancías hasta el importe del interés especial declarado.

»3. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados anteriores, las partes del contrato de transporte podrán acordar el aumento del límite de indemnización previsto en el artículo 57.1. El acuerdo dará derecho al porteador a reclamar un suplemento del porte, a convenir entre las partes».

3.- En sus dos primeros apartados, se permite que los contratantes puedan pactar, contra el pago de un suplemento del precio consignado en la carta de porte, el aumento del límite de indemnización, lo que permite obtener un resarcimiento adicional, así como declarar en el indicado documento el montante de un interés especial en la entrega de la mercancía para casos de pérdida, avería o retraso (art. 61 LCTTM). En concreto, el precepto transcrito permite unos pactos cartulares (en el sentido de que deben incorporarse necesariamente a la carta de porte), que recogen las denominadas declaraciones de valor (apartado 1º) y de interés (apartado 2º).

Mientras que el tercer apartado recoge una facultad de pacto extracartular (en cuanto que no tiene que figurar en la carta de porte), por el que las partes pueden acordar superar los límites indemnizatorios previstos en el art. 57.1 LCTTM contra un aumento en el precio del transporte.

4.- La facultad de eludir convencionalmente la limitación de responsabilidad estaba ya prevista en normas internacionales, como el Convenio de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR) o la Convención Internacional de Transporte por Ferrocarril (COTIF-CIM), y en normas nacionales, como la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y su Reglamento, pero no con la amplitud que ahora permite la LCTTM con la previsión del art. 61.3.

5.- A continuación, trataremos separadamente los distintos supuestos previstos en el tan mencionado art. 61 LCTTM.

QUINTO.- *Las declaraciones de valor y de interés*

1.- Las llamadas declaraciones de valor y de interés, como excepciones al límite indemnizatorio normativamente previsto, ya estaban autorizadas por el art. 23.6 del CMR, que establece:



«Indemnizaciones de sumas superiores no podrán ser reclamadas a menos que exista declaración de valor de la mercancía o declaración de interés especial en la entrega, de conformidad con los arts. 24 y 26».

2.- La declaración de valor, regulada previamente en el art. 24 CMR y que ahora asume el art. 61.1 LCTTM, implica atribuir en el contrato un determinado valor a las mercancías para configurarlo como límite indemnizatorio máximo. La única condición que establece el art. 61.1 LCTTM para esta opción es que el valor introducido contractualmente sea superior al tope resarcitorio máximo previsto legalmente.

La declaración de valor solamente actúa como tope resarcitorio, pero no como parámetro de cálculo de las indemnizaciones. Es decir, no afecta a las reglas contenidas en los arts. 52 y 53 LCTTM.

En la práctica, la declaración de valor suele coincidir con el valor real de las mercancías y se utiliza para aquellos cargamentos en los que la aplicación del kilogramo para calcular los límites indemnizatorios tiene como resultado cantidades muy reducidas (verbigracia, bienes de gran valor, gran volumen o gran peligrosidad, pero de escaso peso, en los que el cargador puede estar más interesado en que el tope cuantitativo máximo venga determinado, no por los kilogramos transportados, sino por el valor que la carta de porte atribuye a las mercancías).

Tanto el CMR (art. 24) como la LCTTM (art. 61.1, en relación con el art. 10.1.m) exigen que, para que esta declaración de valor tenga eficacia sustitutiva del límite de responsabilidad, se haya incorporado a la carta de porte, convirtiéndose así en un elemento accidental del contrato (sentencia de esta sala 486/1989, de 20 de junio, respecto del art. 24 CMR), y que el cargador abone, como contraprestación de la eventualidad que contrata, un plus del precio que abona por el transporte. Dado que el porteador se convierte en una suerte de garante de la mercancía porteada, ve compensado el mayor riesgo que asume con un aumento del precio.

3. - En cuanto a la declaración de interés, el art. 61.2 LCTTM permite modificar convencionalmente el proceso de cuantificación de la suma indemnizatoria a satisfacer por el porteador. Esta posibilidad, ya contemplada en el art. 26 CMR, supone añadir a la indemnización ordinaria, resultado de cuantificar económicamente los daños directos causados a la mercancía, el resarcimiento de otros perjuicios que las partes han convenido y cuantificado en el contrato, para el supuesto de pérdida, avería o de retraso. Y ello, porque el perjuicio que la pérdida, avería o retraso en la entrega de la cosa transportada le suponga al remitente (pérdida de mercado, depreciación, resolución contractual, etc.), en ocasiones, puede ser mayor que el propio valor que aquella tenga.

La declaración de interés («interés especial en la entrega», en la terminología del CMR) tiene una finalidad distinta de la declaración de valor, ya que permite el aumento o la disminución del alcance de los perjuicios que van a ser resarcidos, aunque exige idénticos requisitos (plasmación en la carta de porte y pago del sobreprecio) que la declaración de valor.

La indemnización de este riesgo especialmente pactado resulta compatible con la derivada del daño sufrido por la cosa porteada, aunque su operatividad dependerá de que la parte interesada pruebe la concurrencia del perjuicio declarado, en cuyo caso se indemnizará sólo hasta el importe previsto en la carta de porte. En la práctica, la cláusula de declaración de interés sirve en caso de pérdida o avería para permitir la indemnización de daños indirectos o consecuenciales.

SEXTO.- El pacto del art. 61.3 LCTTM

1.- El art. 61.3 LCTTM, sin antecedente en el CMR, recoge la posibilidad de que las partes pacten directamente el aumento del límite de responsabilidad previsto en el art. 57.1 de la propia Ley.

La génesis legislativa del precepto no arroja ninguna luz que facilite su interpretación. En el anteproyecto de ley, que fue preparado por una sección especial de la Comisión General de Codificación, ya aparecía la norma, numerada como art. 58.3 y, con el mismo texto, pasó a ser el art. 61.3 del proyecto de ley finalmente aprobado. El Preámbulo de la Ley no contiene ninguna referencia específica a esta norma, sino que, más bien al contrario, da por hecho que el régimen de responsabilidad es similar al del CMR:

«Una vez más, la influencia de los textos internacionales, fundamentalmente del CMR, se deja sentir muy profundamente en los preceptos dedicados a la responsabilidad del porteador por pérdidas, averías o retraso. Y es que, ciertamente, no se aprecian razones de peso para regular en términos muy distintos la responsabilidad del porteador en el ámbito internacional y en el nacional».

2.- De manera diferente a lo previsto para las declaraciones de valor y de interés, la Ley no exige que este pacto conste en la carta de porte. No solo porque el apartado 3º del art. 61 no la menciona, como sí hacen los apartados 1º y 2º, sino porque el art. 10.1 m) LCTTM únicamente se refiere a la inclusión en dicho documento de las declaraciones de valor de las mercancías o de interés especial en la entrega, pero no al pacto de aumento del límite de indemnización previsto en el artículo 57.1.



Por lo que, en atención al carácter consensual del contrato de transporte y a la posibilidad de prueba de su contenido por otros medios, es perfectamente posible que se pruebe su existencia y efectos sin atender a la carta de porte.

3.- Según acuerden las partes, el pacto puede surtir efecto para pérdidas, averías y retrasos. Pero, en cualquiera de los supuestos, la existencia del pacto no exige de tener que probar el concreto daño causado. Su consecuencia es que no operará el límite previsto en el art. 57.1 LCTTM, que quedará sustituido por el montante indemnizatorio que hayan acordado las partes.

En todo caso, lo que el art. 61.3 LCTTM permite es un aumento del límite indemnizatorio, pero no su supresión. Es decir, lo que no cabe es pactar una responsabilidad ilimitada del transportista, sino que deberá ser un aumento cuantificado, que dará derecho al sobreprecio.

4.- Resulta dudoso del tenor literal del precepto, que dice en su último inciso que «El acuerdo dará derecho al porteador a reclamar un suplemento del porte, a convenir entre las partes», si lo que se concede al porteador es un derecho para exigir el suplemento, pero no erige el mismo en un requisito de validez del propio pacto; o, por el contrario, dado el modo imperativo del verbo («dará»), el aumento del límite de responsabilidad deberá ir acompañado, en todo caso, de un aumento del precio, que compense la asunción de un mayor riesgo.

5.- Si atendemos a la finalidad de una mejor distribución de riesgos que beneficie la economía del contrato, a que hemos hecho antes referencia, no parece lógico incrementar el riesgo de una parte sin contraprestación alguna. Sobre todo, en casos de desequilibrio contractual entre grandes cargadores, que pueden imponer sus condiciones, y pequeños o medianos transportistas.

En consecuencia, si interpretamos el art. 61.3 LCTTM a la luz de los arts. 1256 y 1258 CC y 57 CCom, y en sintonía con los otros dos párrafos del mismo precepto y con las previsiones del CMR (cuyo valor inspirador en esta materia reconoce expresamente el preámbulo de la LCTTM, como ya hemos visto), parece más adecuado considerar que el aumento de la responsabilidad -mediante la superación convencional de los límites legalmente previstos- debe ir acompañado en todo caso de un aumento del precio, a fin de no alterar la economía del contrato y no desnaturalizar el sentido de las excepciones a las limitaciones de responsabilidad.

SÉPTIMO.- *El supuesto litigioso a la luz de las anteriores consideraciones. Estimación del recurso de casación*

1.- En el caso enjuiciado, las partes introdujeron un pacto (transcrito en el fundamento jurídico primero) que, por su literalidad, no tiene encaje en las previsiones del art. 61.3 LCTTM, porque no implica un aumento del límite indemnizatorio legal, sino que elimina cualquier limitación, al hacer responsable al porteador - Mesabiaga- de todas las pérdidas o daños sufridos por las mercancías transportadas.

Para que la cláusula que refleje el pacto previsto en el art. 61.3 LCTTM sea válida, debe contener: (i) una mención concreta al aumento de la responsabilidad; y (ii) correlativamente, una previsión expresa y concreta sobre el aumento del precio del transporte. A lo que no es óbice que también se pacte que el porteador deba contratar un seguro de transporte, para quedar cubierto ante esta contingencia, pues queda a su cargo. E, indudablemente, el aumento del riesgo conllevará una elevación en el importe de la prima, lo que, por lo menos desde el punto de vista de los costes iniciales, agrava todavía más su posición contractual.

2.- No obstante, no son atendibles las consideraciones que se hacen en el recurso sobre la necesidad de constancia del pacto en la carta de porte. Aparte de lo ya razonado sobre esta cuestión, cuando el tan referido art. 61.3 LCTTM dice «sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados anteriores», no quiere expresar que el pacto tenga que constar en la carta de porte, sino que lo que indica es que el pacto sobre aumento del límite de indemnización y las declaraciones de valor y de interés especial en la entrega no son excluyentes entre sí. Aunque, en la práctica, parece más razonable que se acumulen el pacto y la declaración de interés, y no que se haga lo propio entre el pacto y la declaración de valor, ya que ambos cumplen finalidades similares.

3.- Por el contrario, como conforme a lo antes expuesto la cláusula litigiosa no reúne los requisitos de validez del art. 61.3 LCTTM, la sentencia recurrida infringe dicho precepto.

Por lo que el recurso de casación debe ser estimado, lo que conlleva asumir la instancia para resolver el recurso de apelación.

OCTAVO.- *Asunción de la instancia. Estimación parcial del recurso de apelación*

1.- El recurso de apelación interpuesto por RSA versó sobre la misma cuestión jurídica que ahora se ha resuelto en casación y sobre la cuantificación de la indemnización en caso de que se considerase que no correspondía la asunción por el transportista de la totalidad de los daños y perjuicios.

2.- Una vez que se ha resuelto, al estimar el recurso de casación, que Megabiaga no debe responder de todos los daños ocasionados a la carga, al no ser válido el pacto incluido en tal sentido en el contrato de transporte,



operarían los límites previstos en el art. 57 LCTTM. Y la cantidad resultante de tal aplicación sería 425.999,52 €, como expresamente reconoció Megabiaga en su contestación a la demanda y reiteró en el recurso de casación, al decir que, si se estimaba, debía rebajarse el importe de la condena a la cifra de 125.499,52 € (una vez descontados los 300.000 € pagados por Reale).

3.- Desde ese punto de vista, la sentencia de primera instancia es incongruente, puesto que si la parte demandada, en el suplico de su contestación a la demanda, se había conformado con el pago de 425.999,52 €, no podía conceder una cantidad inferior (salvo la deducción de la suma asumida por la aseguradora), so pena de infringir los arts. 216, 218.1 y 405 LEC.

4.- Por lo que el recurso de apelación de RSA debe ser estimado en parte, a fin de condenar a Mesabiaga a indemnizar a la demandante en la suma de 125.499,52 €, más el interés legal desde la fecha de interposición de la demanda.

NOVENO.- Costas y depósitos

1.- Habida cuenta la estimación de recurso de casación, no procede hacer expresa imposición de las costas causadas por el mismo, según preceptúa el art. 398.2 LEC.

2.- La estimación en parte del recurso de apelación interpuesto por RSA conlleva que tampoco proceda la imposición de las costas causadas por él, según determina el mismo art. 398.2 LEC.

3.- A su vez, la estimación del recurso de apelación supone estimación en parte de la demanda, por lo que tampoco procede expresa imposición de las costas de la primera instancia, a tenor del art. 394.2 LEC.

4.- Igualmente, debe acordarse la devolución de los depósitos constituidos para la formulación de los recursos de apelación y casación, según previene la Disposición adicional 15ª, apartado 8, LOPJ.

FALLO

Por todo lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad que le confiere la Constitución, esta sala ha decidido

1.º- Estimar el recurso de casación formulado por Megabiaga S.L. contra la sentencia núm. 652/2016, de 1 de diciembre, dictada por la Audiencia Provincial de Vizcaya (sección 4ª), en el Recurso de Apelación núm. 547/2016, que casamos y anulamos.

2.º- Estimar en parte el recurso de apelación interpuesto por Royal & Sun Alliance Insurance PLC contra la sentencia núm. 163/2016, de 3 de mayo, dictada por el Juzgado de lo Mercantil núm.2 de Bilbao, en el juicio ordinario núm. 590/2015, que revocamos.

3.º- Estimar en parte la demanda formulada por Royal & Sun Alliance Insurance PLC contra Megabiaga S.L. y condenar a la demandada a que indemnice a la actora en la suma de 125.499,52 €, más el interés legal desde la fecha de interposición de la demanda.

4.º- No hacer expresa imposición de las costas del recurso de casación ni de las causadas en ambas instancias.

5.º- Ordenar la devolución de los depósitos constituidos para la formulación de los recursos de apelación y casación.

Líbrese al mencionado tribunal la certificación correspondiente, con devolución de los autos y del rollo de Sala.

Notifíquese esta resolución a las partes e insértese en la colección legislativa.

Así se acuerda y firma.